



# 澳門特別行政區 立法會會刊

## DIÁRIO DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE MACAU

第三屆立法會

第二立法會期（二零零六- 二零零七）

第一組

第 III-38 期

III LEGISLATURA

2ª SESSÃO LEGISLATIVA (2006-2007)

I SÉRIE

N.º III-38

**日期：**二零零六年十月十九日

法務局局長張永春

**開始時間：**下午三時正

法務局少年感化院代院長胡潔如

**結束時間：**下午四時五十分

法務局代副局長梁葆瑩

法務局副局長 Diana Loureiro

**地點：**澳門南灣湖畔立法會前地立法會大樓全體會議廳

土地工務運輸局運輸廳代廳長張潤民

民政總署法律及公證辦公室處長黃玉葉

**主席：**曹其真

治安警察局交通廳副警務總長梁碩敏

土地工務運輸局法律廳首席高級技術員鄭建業

行政法務司司長辦公室顧問 António C. Marques da Silva

**副主席：**劉焯華

**第一秘書：**歐安利

**議程：**1· 引介《道路交通安全法》法案；

2· 一般性討論及表決《違法青少年教育監管制度》法案。

**第二秘書：**高開賢

**出席議員：**曹其真、劉焯華、歐安利、高開賢、許輝年、梁慶庭、關翠杏、賀定一、周錦輝、崔世昌、容永恩、吳國昌、張立群、徐偉坤、梁玉華、鄭志強、區錦新、吳在權、李沛霖、楊道匡、高天賜、崔世平、沈振耀、梁安琪、陳明金、李從正。

**簡要：**吳國昌議員、梁安琪議員、容永恩議員、吳在權議員（與陳明金議員聯合發言）、關翠杏議員、區錦新議員、梁玉華議員和梁慶庭議員分別作了議程前發言，其後政府代表引介了《道路交通安全法》法案，而全體會議一般性討論及表決通過了《違法青少年教育監管制度》法案。

**缺席議員：**馮志強、陳澤武、劉本立。

**會議內容：**

**主席：**各位議員午安。

**列席者：**行政法務司司長陳麗敏

法律改革辦公室主任朱琳琳

我們現在開始今天的會議，今天議程前有八位議員報了名發言，現在請吳國昌議員發言，請。

**吳國昌：**多謝主席。

各位同事：

新博彩娛樂設施陸續落成運作，博彩業吸收人力資源愈來愈多，博彩業的投資運作和博彩業內的競爭淘汰將對特區整體社會的潛在影響力日益增強。特區政府在博彩業的牌照管理、博彩酒店業可持續發展和勞資關係等各層面，均須及早清理現存令公眾疑慮的問題，以便建立具公信力的規範，方能回應日後各種挑戰。

特區政府已先後確認三個博彩經營牌照轉批給，當中未見特區政府明確交代轉批給的法理基礎、處理轉批給的政府收益和公平競爭機制，令公眾懷疑特區政府確認博彩經營牌照轉批給，具體效果是讓博彩經營機構無償利用政府的批給確認權力圖利，讓不能在公開競投取得本地博彩經營權的集團利用轉批給避開公平競爭取得賭權。儘管特區政府主要官員曾經在立法會會議上聲稱，只會確認三個博彩經營牌照轉批給，下不為例，但卻未見有法理依據體現“下不為例”的說法。澳門特別行政區三個賭牌，理應發給不同的投資者，以體現競爭，而特區政府對於每個博彩經營機構以及當年參與競投博彩經營權的集團，都有權審查其佔股份達百分之五的所有股東身份。可是，經過一連串牌照轉批給運作，很可能出現一個投資者身兼不同賭牌的博彩經營公司的股東，形成你中有我，我中有你的混亂局面。特區政府對於現存在博彩業的牌照管理上令公眾疑慮的問題，本人覺得應作出清晰交代，以維護特區政府在博彩業的牌照管理上的公信力。

就業政策不能脫離人力資源的培養。在經濟前景趨於樂觀的時候，爲了可持續的發展，特區政府應該從政策上鼓勵各行各業爲員工提供適當的工作條件，營造本地人員有信心在業內發展的環境。博彩業目前的發展，競爭在所難免，但必須在政策上避免導致降低行業經營質素的措施。在迴避公開競投不斷賤價批地的背景下，新建酒店如雨後春筍，新建酒店項目比現有全部的酒店還要多，投資過熱現象明顯。過去有博彩業經營者高調主張輸入勞工，近期又有個別博彩經營者在其他地區招工聘請和訓練來澳門工作的博彩業人員，令博彩業員工以及眾多屢次求職未能入行的中壯年人士深感憂慮。本人認爲，有利可圖的行業在本地擴大投資發展，應受歡迎，但優質和可持續的投資發展，必須適當面

對本地資源的限制。博彩業可持續的投資，應當面對本地土地和人力資源的限制，反之，賤價批地、額外從本地區之外輸入勞動力或過份榨取員工的工作時間從而達到大幅增加賭場和賭檯之目的，倒頭來會導致降低行業經營質素。特區政府在掌握土地供應的機制和勞動力供應的措施上，本人覺得應當有鮮明的可持續發展政策。

特區政府勞工事務局過去處理前博彩專營機構員工假期補償的勞資糾紛時，以行政權力認定前博彩專營機構員工計算假期補償的工資不包括茶資收入，但當時至現時陸續由法院判決的個案結果，均顯示前博彩專營機構員工計算假期補償的工資應包括茶資收入。勞工事務局對於這次牽涉重大利益，涉嫌令勞方遭受行政權力誤導受損的問題，未見作出檢討交代和提出補救措施。本人認爲特區政府對於現存在博彩業的勞資關係調停上令公眾疑慮的問題，應可作出清晰交代，以維護特區政府在博彩業的勞資關係調停上的公信力。

以上發言，希望轉交行政長官，多謝。

**主席：**梁安琪議員請發言。

**梁安琪：**多謝主席。

各位同事：

爲落實特首在 2006 年度施政報告提出的“興建一座綜合性的大型中央圖書館”的建議，以至能更好地倡導市民進行自我增值、提升文化素養、充實休閒時間，政府委托研究機構對澳門公共圖書館系統及興建新中央圖書館的計劃展開了諮詢。現已展開第二階段諮詢，本人認爲，在完善公共圖書館系統和建設新中央圖書館過程中，需要注意以下幾點：

一、貫徹“以人爲本”理念、提供個性化服務。在選址方面應體現交通便利和環境舒適的特點，周邊應有方便的公共交通網絡及停車場；而館內應保證有充足的閱讀空間、完善的服務及設置。另外，爲方便身體殘障人士入館閱讀，在所有“4+1”系統內的圖書館和閱覽室都應有完善的無障礙服務設施。

二、完善編目、加強人員培訓。目前本澳圖書館專業編目格式不統一，導致各公共圖書館間未能充分合作和資源共用。因此，在構建圖書館系統時，應保證四級圖書館系統能儘快完善至有統一的館藏分類編目。另外，隨著資訊技術發展，數字化圖書館已成為圖書館發展的一個主要方向。因此，在構建圖書館系統時，有關部門首要加強對圖書館工作人員的培訓，使之更好地掌握先進資訊技術，以應用於圖書館的工作中。

三、加強發展數字化圖書館，有助本地科技發展和促進學術研究。公共圖書館在網絡上，除實現內部系統之間的連接，及與本澳各間大學圖書館建立網絡連接外，還應發展與其他國家及各大城市公共圖書館的網絡連接，形成優勢互補，方便市民查閱各地資料，並建立本澳碩士、博士論文資訊網，促進各專業領域學術研究，以利對研究人才的培育。

四、鼓勵企業與圖書館合作，倡導員工善用 24 小時圖書館服務。《諮詢文本》中提到，將考慮部分圖書館實行每天 24 小時不閉館服務。本人認為，24 小時不閉館服務應滿足工作時間不穩定的博彩娛樂從業員自我增值的需要。對此，各有關行業公司，可與公共圖書館展開合作，通過有效的溝通和聯繫，令員工能更加方便和積極善用圖書館服務，以達個人增值的目的。

五、社區圖書館應儘量發揮便民服務功能。保證每個社區成員都能從圖書館中獲得增強自身能力和提高文化質素的機會，應特別關愛弱勢群體的需要。社區圖書館還可與社區民間機構通過合作形式定期舉辦讀書班、講座、展覽，豐富市民的文娛生活、完善社區圖書館功能、加強居民相互瞭解，溝通感情、增進友誼，達至構建和諧社區之目的。

多謝。

**主席：**容永恩議員請發言。

**容永恩：**多謝主席。

主席，各位同事：

澳門政府早期因現有的土地不夠應用而決定在兩個離島中間

填海造地，形成了今天的路氹新城區，路氹新城區形成後與氹仔城區連成一片，其面積達11.7平方公里，比現時澳門半島8.9平方公里更大，新城區在博彩業金光大道效應下迅速發展，逐步展現新的面貌，除了目前已建成的及在建的多個大型項目外，尚有多個各具特色的大型娛樂場所待建，可見澳門未來發展的重心將由澳門半島逐漸向離島新城區轉移，離島新城區的發展前景看好。

目前在路氹新城區工作、學習、生活的人數多達萬人，然而，該區的公共交通網絡卻並未完善，公共運輸工具不足，有實力的企業可為員工、學生、遊客提供有限度的交通接駁服務，但大部分的企業員工和小市民只能飽受交通不便之苦。市民反映在上下班高峰期如果要從新城區返回澳門半島，經常要反方向乘車進入黑沙再返澳，浪費時間和精力。此外，交通安全警示標誌不足，交通燈及行人道設置不合理亦影響路面行車順暢。

因此，本人期望有關部門能夠發揮整治道路、疏通車流的作用，整體規劃交通路線，加強交通管理，改善路面及行人道環境，監察和規管公共交通營運部門，制定和執行道路安全策略措施。建議如下：

首先，改變現有重疊行走的公共巴士路線，重新開發新的路線，為市民提供乘車之便，政府有必要重新規劃離島的公共交通網絡，加強與兩間公共巴士公司的溝通與協作，考慮在大橋間設置巴士接駁、轉乘的可能性，減少開辦直接巴士路線以避免路面的重復使用而浪費公共交通資源。

其次，增設交通安全警示標誌，由於缺乏醒目、清晰的交通標誌，致使許多車輛駕駛者未能在短時間內預先選擇正確的道路，容易發生交通事故。因此，為行人、駕駛者提供明確、及時、清晰的交通資訊，保障行車順暢和安全，是道路安全最起碼的基本要求。

最後，輕軌或捷運系統是最環保最高效的集體運輸工具，應考慮作為本澳集體公共運輸系統的一個組成部分。政府有必要加快進度，儘快促成本澳集體運輸系統的建設和投入運作，以滿足本澳經濟急速發展的需要。

多謝。

主席：吳在權議員請發言。

**吳在權**：多謝主席。

各位同事：

今天這個議程前發言是陳明金和我兩人的聯合發這言，這容許我代表。

2006 年度施政報告有關社會文化範疇的內容曾著重強調：繼續調整資源投入，充分利用社區醫療資源，發揮政府協調功能，整合非牟利醫療組織和私人醫療的力量，進一步增強對居民的診療服務；加快公立醫院的科室合併，消除過去因資源分散、行政重疊所致的不足，力求達到醫療臨床管理專業化、行政管理統一化的目標；改進急診部的運作架構和分流措施，設立急診病人管理系統及各科醫生協調召喚系統，並為急診醫務人員提供更全面的培訓；在未來衛生局整體用地規劃中，亦已落實新型急診部的建設等；為及時滿足社會的需要，我們將重點針對一些輪候時間較長的專科，增聘非本地醫生和專家，並與初級衛生保健保持緊密協調合作，爭取在短期內進一步縮短專科門診的輪候時間。

然而，現實社會中，居民對政府的醫療系統所提供的服務仍是諸多埋怨，百般牢騷，主要體現在求診的輪候時間太長，少則一兩個月，多則一年半載；醫護人員專業水平、職業操守參差不齊等。雖然，特區政府強調仍然會把保障居民的身心健康放在首位，繼續加大資源投入，力求穩建、有效地全面構建一個有效發揮各界醫務機構力量的醫療系統，但是平民百姓始終有感到政府醫療機構看病至今仍是：“長久輪候看病難！”

日前，陳明金議員與本人聯名就此向有關行政當局提出了一份書面質詢，其中羅列的個案都是居民到政府醫療機構求醫的真實體會：一名婦人為自己智障的兒子排期等候驗血，時間竟長達一年，結果是輪到了，事主卻忘記了；另有一家人同患胃病；但癥狀不盡相同，但每人每次所取回的藥出奇的相同，療效自然不盡人意，結果那些同一家庭的不同成員每次所取回的同一種胃藥變成了廢品而束之高閣，這起碼有浪費公帑醫療藥品之嫌，再者，由於居民是輪候應診，如此的操作，換了角度來看，也佔取

和浪費了其他市民輪候看病的機會，這種不為人留意的循環模式，日復一日，年復一年的在運轉著，能出現良性循環嗎？

致於藥品質量，有居民曾反映過這樣一個細節：“他領到政府醫療機構發給的退燒藥，吃後燒未退卻胃痛難忍，取藥求問私家醫生為何？”有人告訴他：“這種退燒藥成本不足兩分錢一粒，十分難消化，不信你可用錘子砸它作個小試驗，你就不難明白了。”

又有傷者到政府醫療機構看骨科打石膏，結果是皮膚被石膏燒傷，出水泡兼起摺紋，原因就因為石膏與輔助材料都有質量問題，石膏太快乾，輔助材料不散熱，石膏散發的熱力只有往患者骨肉鑽。

這些聽起來似乎都很荒唐，但細想一下卻變成心酸。政府每年耗費在醫療方面的公帑數目驚人，為何一直存在著那麼多“剪不斷，理還亂”的問題？

“不用錢看醫生，最好由頭查到腳”，這是一般求醫者的心態，公立醫院的醫生，反正天天都是對病號，不看張三還是要看李四，有求必應，慢慢輪候吧！兩種不良的心態交織在一起，你可想而知結果又如何？

講句真的，政府醫療系統的大小問題，恐怕三天三夜也講不完，今天在這羅列的只是滄海一粟，替平民百姓及公立醫院的一些工作人員訴苦而已。正如今年施政報告社會文化範疇的內容所指：過去五年，接受醫院專科門診服務總人數增加了 35%，接受急診服務人數上升了 25%，澳門人口老齡化的高峰期也即將到來；面臨一浪接一浪的世界流行性疾病，市民的保健工作更須加以關切，種種形勢都要求我們必須有戰略的眼光，周密的思考和堅韌的毅力來構建未來的醫療保健網絡。不知特區政府下月就要出爐的 0 七年度施政報告又將如何面對這方面的問題呢？又是否能言行一致呢？

多謝。

**主席**：關翠杏議員請發言。

**關翠杏：**多謝主席。

各位同事：

八月中，香港二十多家地接社發起聯合行動，拒絕接待來自上海的零團費旅行團。近日，鄰埠傳媒高調報導青海旅行團在港被迫購物及遭遺棄碼頭的事件，香港旅遊業議會急急召開會議，並推出措施打擊業界劣行，但該會坦言措施不能治本，難以有效規管業界行爲；因此，提出將責任交回政府，更希望政府成立旅遊警察以打擊劣行。

因惡性競爭所引發的零團費問題，近年一直困擾港澳業界，旅行團被迫購物，甚至遭惡意遺棄的事件，在港澳兩地時有發生，相關投訴及報導也並非鮮見，爲甚麼今次事件會引起較大的重視和反響呢？相信與近年香港旅客入境數字徘徊不前，尤其是隨團入境旅客數字持續下降有關。

在內地自由行政策不斷深入推展、本澳新賭場以及大型酒店設施相繼開業的作用下，今年八月份本澳旅客入境數字超過一百九十萬，刷新官方統計單月紀錄，較去年同月上升百分之十一；但隨團來澳旅客卻連續第三個月較去年同期下降。本澳隨團旅客減少是否與零團費有關，可能見仁見智，但是鄰埠的經歷實在值得借鏡。

本人認爲，惡性競爭導致“殺雞取卵”的接待行爲，旅客成爲被“開刀”的對象，何來賓至如歸？這樣的經營模式，猶如人體內的毒瘤，正日漸危害著澳門旅遊業的生存；毒瘤細胞不清除、主因不解決，旅遊局再多的對外活動和宣傳，也只能是門面功夫，根本無法實現旅遊業的健康發展。

另一方面，業內不規則的經營方式，直接打擊從業員的生存空間。現時大部分導遊和旅遊車司機缺乏固定的工資保障，不少旅行社更向從業員收取各種名義的費用來維持營運，結果導致從業員需強迫旅客購物、參與自費項目以收回成本和保證收入。這樣的工作條件，致使具質素的從業員相繼流失，直接影響到本地旅遊業的服務質素。

因此，政府應從源頭上解決種種可能因惡性削價競爭而引發

的欺詐、“宰客”現象，在法律層面採取措施掃除各種妨礙行業健康發展的因素，就旅行社經營制訂嚴格的發牌制度和完善的規管制度；此外，更要爲導遊和旅遊車司機訂立最低工資保障，以確保行業的可持續發展。

澳門旅遊業的未來發展，必須以完善內部管理和加強軟硬設施並行爲原則，否則，旅遊業的生存和發展實難以樂觀。

多謝。

**主席：**區錦新議員請發言。

**區錦新：**多謝主席。

各位同事：

目前澳門的薪酬中位數雖已達六千多元，但這中位數字的上升，並非意味著本澳市民普遍的收入上升。眾所週知，由於博彩業的高速增長，創造了一批收入較高的職位，因而將本澳的薪酬中位數向上拉，締造了漂亮的數字。當然，若有家庭成員能在博彩行業中獲得職位，則家庭的經濟狀況有望改善。但若與博彩業不沾邊，不要說打工仔，就算是中小企的小老闆，收入也難望改善，當然也難以爲其僱員提供較優厚的薪酬。對他們來說，薪酬中位數的飆升，與他們的生活並未發生關係。事實上，在薪酬中位數飆升的同時，仍有大量的受薪者每月薪酬在五千元以下，有些更僅是三、四千元的月薪，憑這份微薄薪酬如何維持生計？

零三年以前，本澳物價呈通縮之態，低收入人士憑微薄收入尚可維持生計。但隨著博彩業的開放，一個小小的澳門隨著投資量的大量增加，掀動包括房地產在內的物價價格上升。在如此情勢下，低收入人士及家庭首當其衝。經濟不景時賤物鬥窮人，生活尚可維持；經濟景氣時，卻反爲生活更趨困難，苦不堪言。社會經濟發展，未見其利，先受其害。

一貫以來，本澳的食品來源主要來自中國內地。近年來，由於人民幣升值，內地來貨價也悄然上調。而更爲人所詬病的是澳門與鄰近地區之物價始終維持著不合理的過大差距。這與本地區的糧副食品批發模式有關，統供制度對澳門人來說仍是揮之不去

的夢魘。

行政長官在零二年底承認批發市場存在問題，導致澳門的鮮活商品與鄰近地區在價格上存在極大的差距，承諾會對批發市場進行改革，並成立了相關工作組來研究。結果經過長時間黑箱作業下，拿出一套改革方案只是在批發市場內騰出了部份鮮果檔，增加了若干個蔬菜批發商，這便交差。而從這“改革”實施多時，對菜價毫無觸動，此措施對平抑物價，對拉近兩地價格差距完全無效。而且，人們所期望的是包括蔬菜肉食在內的各種鮮活商品包括豬牛三鳥的供應價格得以平抑，而只對蔬菜批發作了點無效的措施，也不可能對其他鮮活商品的價格產生作用。

二零零三年底，本人曾問行政長官在其第一任內，有否信心實踐承諾改革批發市場，解決澳門人長期食貴菜貴肉貴鮮活商品的問題。行政長官當時的回應是雖然不可能讓珠澳兩地價格完全一致，但作出改革以平抑物價卻是有信心的。但結果卻是行政長官所作的承諾全成了兒戲，市民的期望也完全落空，暴露了官僚在黑箱作業中胡猜亂想產生的辦法純屬紙上談兵。除此以外，所謂“改革”便如石沉大海。本澳統供的批發模式紋風未動，澳門與鄰近地區的物價仍維持極大的不合理差距，特區政府真的如此不濟，對存在已久的問題真的束手無策嗎？

行政長官在零五年底立法會的答問大會上抱怨市民或議員在百年一遇的連場暴雨後菜價飆升批評甚烈，指斥政府不顧市民死活，而到暴雨過後菜價回復正常卻沒有人讚一句或說句公道話。縱觀批發市場的問題，唯一值得肯定的是行政長官承認批發市場存在問題須改革，總比陳麗敏、張素梅之流一口咬定批發市場甚麼問題都沒有要好。但改革批發市場平抑物價的承諾始終無法兌現，那有甚麼可以值得讚揚呢？

二零零二年初，國家質檢總局和外經貿部明確表示港澳地區不再實行肉類出口配額管理及指定代理制度。由此各種貨品，包括鮮活產品都可靈活輸出。可是，現時鮮活商品市場之所以出現專賣現象，正是由於不論蔬菜或肉食都由若干個不知根據甚麼標準來選定的生產基地向澳門提供特別“優質”的貨品，因為“優質”，所以“優價”，於是形成了澳門的鮮活食品單是進口的價格已遠高於鄰近地區。澳門居民被逼只能吃那些號稱“優質優價”的專賣食品。而批發市場的運作方式正保證了這種寡頭壟斷

制度的鞏固和延續。

因此，批發市場的改革，最重要就是打破這種寡頭壟斷的供應制度，確保任何內地的鮮活商品及副食品，只要能符合國家檢驗檢疫規定，具備原產地之衛生檢疫證明，即可進入本澳市場。只有這樣，澳門的鮮活商品的來貨成本價才有可能與鄰近地區相等或拉近，則平抑物價，紓解民困，才能真正得以落實，才能真正終止澳門人長期吃貴菜貴肉的惡夢。

不要再拖拖拉拉了，批發市場的問題從行政長官在二零零二年底承諾要改革，到今天已足足四年了。是真正落實改革的時候了！

多謝。

主席：梁玉華議員請發言。

梁玉華：多謝主席。

主席、各位同事：

隨著老齡化步伐的加快，未來在安老服務方面的需求將會不斷擴大，政府除需加大相關的資源投入外，亦需透過統一評估和轉介的服務管理體系，整合和善用有限的資源，擴大服務的覆蓋率和照護度，讓真正有需要的長者獲得適切和妥善的照顧；更需讓長者知悉獲取服務的途徑。

根據鏡湖護理學院有關長者需求的調查顯示，長者希望能得到經濟上的支持和援助，在家裏和居住的社區中得到身體的照顧、參與社區活動、生病時能得到及時的醫療和上門護理服務等等。可見，除經濟上的需要外，醫護服務的獲得亦是長者最為關切的問題之一。

目前本澳為需長期照護的長者及其家庭而設的服務項目主要包括家居照顧及社區支援服務、長者日間護理中心以及長者院舍等。由於長者護理服務在澳門的開展較晚，雖政府不斷作出努力，但服務仍是未如理想：護理院舍不足，身心功能障礙程度較嚴重的長者長期苦候仍無法入住，難以及時獲得妥善的照顧，情

況嚴重時只得佔用醫院床位，增加醫療負擔；家居護理、社區護理支援不足，身心功能障礙程度較輕但缺自理能力的長者，爲了得到較好的護理服務，會提早申請入住院舍，結果又進一步加劇院舍床位緊張的問題，造成惡性循環。

加上資助院舍各自設有接受申請和收納個案的不同制度，缺乏統一的評估、輪候、收納的標準；私人院舍的質素參差不齊、收費高昂等因素，均對長者入住院舍構成障礙。更有長者由於不知道各種護理服務的資訊而得不到照護。

因應老齡化的發展趨勢，本人建議在長者照護方面，當局應加大資源，從質和量兩方面加強護理人員的隊伍、增加護理院舍床位、加強家居護理服務。爲讓長者獲得更公平、更到位的服務，應及早構建長期照顧服務統一評估及中央轉介機制，因應不同長者對護理服務的需求程度，按輕重緩急的原則，統一調配有關的資源。優先透過“社區爲本、原居安老”的家居及社區服務模式，爲身心功能障礙程度較輕但缺自理能力的長者提供護理支援服務，至於長者護理院舍，則集中爲身心功能障礙程度較嚴重的長者提供周全的護理服務。

期望特區政府能透過統一評估、中央轉介、照護分級和院護優化等系統化的政策措施，爲長者構建一個能夠滿足需要並可持續發展的長期照護系統。

多謝。

**主席：**梁慶庭議員請發言。

**梁慶庭：**多謝主席。

各位同事：

旅遊業多元化的發展下，非法旅館應運而生。非法旅館的出現嚴重干擾大廈居民的生活及安全，引起社會廣泛關注，且嚴重影響本澳旅遊城市形象。雖然透過當局各部門竭誠合作，打擊不少非法旅店，並取得一定的成效，但法律力度不足往往造成極大阻礙。

根據當局向容永恩議員書面質詢的答覆，現時本澳酒店場所的經營模式受到 16/96/M 號法令所規範，而《民法典》對於租賃亦作出相關規定。但由於沒有對都市不動產租賃設定下限，亦沒有禁止房東向租客提供類似酒店的服務，基於法律上存在這個問題，故此必須從租賃期長短來區分公寓和一般都市不動產租賃。

法律作爲嚴懲犯罪活動，規範社會行爲不可或缺的工具。面對現行法規對於非法旅館未有清晰界定，以致出現不少灰色地帶而妨礙打擊工作，當局必須儘快檢討如何完善有關法規，釐清對非法旅館的界定及加重罰則等等。

再者，非法旅館並不同於“民宿”。“民宿”是指透過結合當地人文、自然景觀、生態、環境資源及農林漁牧生產活動，利用自用住宅空閒房間，以家庭副業方式經營，提供旅客鄉野生活之住宿處所。現時來澳遊客趨增，但基於客源不同或消費訴求不一，“民宿”可提供旅客另類的住宿選擇，從而增加遊客延留消費。而坊間與業界均認爲推動“民宿”有其存在的經濟價值，借鑒鄰近地區香港及台灣，創設“民宿”有助旅遊業更多的發展空間及條件，坊間建議可考慮於本澳舊城區及離島地區等推行“民宿”，給予旅客更多選擇，提供本澳更多元化的旅遊設施，增加賭博以外的旅遊元素。藉著推動民宿，好讓來自各地不同的旅客體驗本地的文化和特色，給予舊城區注入新的經濟元素，讓其得以持續發展。

然而，促進“民宿”的前提，必須明確訂定法例，立例規範民宿的定義，嚴格禁止設於私人住宅內，亦不得設於分層樓宇地下樓層，並規劃一些特定區作爲民宿之設置，對其經營依法進行監督，避免影響治安及滋擾民生。

我的發言完畢，多謝。

**主席：**各位議員：

我們今天議程前發言結束，我請議員在座位稍候，陳司長和官員即將進入。

（政府官員進入會場）

主席：各位議員：

我們現在繼續開會，現在進入今天議程第一項，引入《道路交通》法案，在未交予陳司長引介之前，我在此代表立法會多謝陳司長和各位議員的蒞臨，現在請陳司長作引介，請。

行政法務司司長陳麗敏：多謝主席。

主席、各位議員

本人現在向立法會引介《道路交通安全法》法案。

由第 16/93/M 號法令核准的《道路法典》，自 1993 年公佈實施至今已逾 13 年。因應社會的急速發展及道路交通狀況的巨大變化，並為回應廣大市民的訴求，有需要修訂有關法典。回歸至今，博彩旅遊業的迅速發展，每年兩千多萬遊客對交通運輸的需求，以及私家車的快速增長，給本澳的道路交通帶來了沉重的壓力。如何確保道路交通的順暢和安全，已經成為全社會共同面對的嚴峻挑戰。

為此，特區政府從硬件及軟件方面著手，包括重整道路和停車場，積極改進道路交通設施及全面檢討現行道路交通法例。另外，參考了不同國家和地區的道路交通法例，並遵循適用於澳門特別行政區的相關國際公約的原則和規定，開拓視野，形成新的理念，結合本澳的實際情況，從推進城市現代化出發，修訂道路交通法例。

在構思中，我們沒有只局限於本地的現實狀況，亦沒有遷就某些固有習慣，使法例失去前瞻性的規範作用，而是以現代化的城市形態為參照，借鑒其他地方或國家的先進經驗而草擬本法案。

道路交通狀況無疑是城市現代化水準的其中一個重要指標。而廣大市民遵守道路交通規則的程度則是決定一個城市的道路交通狀況的重要因素，因此道路交通法例應在這方面發揮重要作用。

在法案草擬過程中，政府充分徵詢了有關部門的意見，包

括交通高等委員會、土地工務運輸局、治安警察局、民政總署等。這些部門的職責權限涉及道路交通管理，對現行交通法例多年實施的利弊有不同角度的觀察和認識，因而提出了專業和可行的建議。同時，作為道路交通的主要使用者，廣大市民和社會各界也有其體會和意見。為了收集市民及業界對修訂《道路法典》的意見，法律改革諮詢委員會、法律改革辦公室及其他相關部門展開了兩輪全面諮詢工作，包括專函向社會團體、交通運輸業界寄發諮詢文本。放置於法務局的法律訊息站、民政總署及行政暨公職局轄下對外接待處等 40 多個地點，供市民索閱，以及通過政府入口網站讓市民瀏覽下載，並透過電台宣傳，鼓勵社會各界積極討論，發表意見。

首輪諮詢於 2005 年 6 月至 8 月，期間舉辦了四場諮詢會，與會團體合共 49 個，共收到 83 份意見書，當中包括 17 份網上遞交的電子郵件。在本澳主要網上討論區亦錄得 4 項關於修訂《道路法典》的討論標題，共 18 名市民發表了意見，同時亦收集了 178 篇相關報導及評論。所有意見經整理後，於同年 9 月公佈了首輪諮詢報告會。隨即進行第二輪諮詢，當中共收到 96 份意見書，以及相關報導和評論共 228 篇。

所收集到的意見不少是要求嚴懲危害交通安全的行為，並希望加強執罰力度，以及簡化處罰程序等。所有具體及可行的建議，均經過全面衡量及綜合研究，並已引入於本法案內

《道路交通安全法》法案依照下列四項原則草擬：

- (一) 保障道路交通安全，提高公眾遵守交通規則的意識；
- (二) 嚴懲危害交通安全的行為和加強監管；
- (三) 提高執法效率；
- (四) 便民和配合社會發展。

法案將取代現行的《道路法典》，並在系統方面作出較合理的編排，更易於理解。法案共分 8 章，151 條，分別為第一章“總則”、第二章“通行限制”、第三章“通行規則”、第四



章“對車輛的規格、檢驗及註冊等行車條件作規定”、第五章“駕駛資格”、第六章“責任”，包括民事、刑事、輕微違反及行政違法等責任、第七章“程序規定”及第八章“最後及過渡規定”。

現在，本人就本法案所建議的主要革新內容作簡要說明：

(一)在保障道路交通安全、提高公眾遵守交通規則的意識方面，法案建議：

1·禁止駕駛員於駕駛車輛時使用流動電話，但利用免提功能通話者除外。(第 16 條)

2·規定輕型汽車駕駛員及前排座位乘客必須佩帶安全帶。(第 51 條)

3·將輕型摩托車的最低報考年齡由 16 歲提高至 18 歲。(第 81 條)

4·駕駛者必須遵守法規的規定，方可在公共道路上駕駛機動腳踏車。(第 12 條)

5·禁止滑板車在公共道路上通行，但主管實體明示許可通行的地點除外。(第 12 條)

6·禁止具摩托車駕駛資格不足 1 年的駕駛員運載乘客。(第 66 條)

(二)在嚴懲危害交通安全的行為和加強監管方面，法案建議透過提升處罰力度，真正起到阻嚇作用，從而減少違例行為，包括：

1·增加對無牌駕駛的處罰，累犯無牌駕駛汽車、工業機械車、重型或輕型摩托車者亦可被科處徒刑最高 6 個月或罰金 10,000 至 50,000 元。(第 94 條)

2·增加對受酒精影響下駕駛的罰金及停牌時間，並將每公升血液中酒精含量限制由等於或超過 0.8 克降低至 0.5

克。(第 95 條)

3·增加對衝紅燈和逆駛的罰金。衝紅燈的罰金由現時的 300 元至 1,500 元增加至罰金 600 元至 2,500 元。2 年內累犯者，由現時的罰金 300 元至 1,500 元及停牌 1 個月至 6 個月增加至罰金 1,000 元至 5,000 元及停牌 2 個月至 6 個月。(第 98 條及第 99 條)

4·增設吊銷駕駛執照的附加處罰。如駕駛員自首次判罰其禁止駕駛的判決轉為確定之日起計五年內第三次被判罰禁止駕駛，法官應在第三次判罰該駕駛員禁止駕駛的裁判中吊銷其駕駛執照。在吊銷駕駛執照的情況下，駕駛員自判罰吊銷其駕駛執照的判決轉為確定之日起計一年後，方可申請再參加駕駛考試。(第 107 條)

5·當科處禁止駕駛的判決生效後，駕駛者必須在該判決指定的期限內將駕駛執照送交簽發實體，否則構成違令罪。(第 119 條)

6·對違法者持續或重覆在同一地點違例泊車，則視每二十四小時新查獲的違例泊車為一項獨立的行政違法行為。(第 48 條)

7·將免費車位的合法泊車時間上限由現時規定的 30 日改為 15 日，以減少車位被濫泊的情況，從而增加車位供人輪流使用的頻率。(第 122 條)

(三)在提高執法效率方面，為使違例行為能得到及時處理，本法案建議採用一些程序快捷的行政處罰，從而維護交通法例的權威性。有關規定主要有：

1·將大部分對道路交通安全影響不太嚴重的輕微違反列作行政違法行為，藉此減少送交法院審理的個案，讓法院有更充裕的時間加快處理相對較嚴重的案件。(第 109 條)

2·為行政違法行為引入定額罰款制度，並採用書面聽證方式，而在通知方面，則仿效稅務通知的推定方法，意即推定有關行政處罰通知自單掛號信件掛號日起計第三個工作日完

成，如該日並非工作日，則推定在緊接該日的首個工作日完成，藉此加快進行處罰程序。(第 112 條)

3 · 在行政處罰程序中，如違法者在接獲檢控通知後 15 日內自願繳交罰款，則只須繳付三分之二的罰款。此項措施既可加快行政程序的進行，以避免個案積壓，亦作為對自願繳罰者的一項鼓勵，望其日後自覺守法，從而避免因處罰措施效力不彰而導致法律及監管工作失卻阻嚇作用。(第 135 條)

4 · 在行政處罰中，規定欠交罰款者須先清繳罰款，方可：

(1) 繳納屬於其擁有且涉及有關罰款的車輛的年度車輛使用牌照稅；

(2) 以其名義為其他新車輛註冊；

(3) 辦理駕駛執照續期。

上述三項措施旨在加強徵收罰款的成效，並為彰顯法律的嚴肅性和阻嚇作用。(第 138 條)

5 · 清楚訂明有關輕微違反的累犯制度：自上次輕微違反實施日起計兩年內，且違法者已自願繳付罰金或處罰判決已轉為確定後，再犯相同輕微違反者，視為累犯。(第 104 條)

6 · 明確規定吊銷駕駛執照或禁止駕駛的裁判自駕駛員獲通知後即時生效，藉此避免因處罰措施何時開始生效的問題而妨礙裁判的執行。(第 141 條)

(四) 在便民和配合社會發展方面，法案主要建議：

1 · 容許須接受年檢的車輛更改規格，只須預先申請許可，而無須接受特別檢驗，藉此減輕接受年檢的車輛在同一年內將車輛重複送檢的負擔。(第 75 條)

2 · 駕駛時可攜帶登記摺及所有權登記憑證的認證繕

本，以代替正本。(第 77 條)

3 · 駕駛員可攜帶載有駕駛執照資料的智能身份證代替駕駛執照。(第 79 條)

4 · 未有對澳門特別行政區發出的駕駛執照採取互惠待遇的中國內地、其他國家或地區發出的駕駛執照持有人，只要通過特別駕駛考試亦可在澳門駕駛。(第 80 條)

5 · 持國際駕駛執照的人士如在澳逗留不超過 14 天，毋須前往治安警察局辦理登記，便可在澳門駕駛。(第 80 條)

6 · 容許在澳門合法逗留的非澳門居民透過駕駛考試申領澳門駕駛執照。(第 81 條)

7 · 當主管機關能具條件提供以報考者熟識的語言(例如英語)進行駕駛考試時，接受不懂閱讀和書寫中文或葡文的人士報考駕駛試。(第 81 條)

8 · 將開放予公眾陸上通行的私人道路等同公共道路，並納入《道路交通安全法》的適用範圍，但有關超時泊車的規定不適用於該等私人道路。此舉可解決現時在私人地方出現交通違規或事故而未能借助公權力介入的問題，並可確保在這些地方行車暢通及安全。(第 2 條(二)項、第 4 條及第 122 條)

主席、各位議員

法案建議於 2007 年 7 月 1 日生效。在法律通過後至正式生效期間，我們將計劃進行大量的宣傳及解釋工作，讓各部門的執法人員及廣大市民能清楚認識新的規定。

需要強調的是，根據法案第 146 條的建議，程序規定只適用於在本法律生效後實施的違法行為，而對於在本法律生效前已實施的違法行為，則仍將按現行《道路法典》的規定處理。

我的引介完畢。

多謝主席，多謝各位議員。

**主席：**各位議員：

我們已經聽了陳司長的引介，我想請問各位議員就這個法案在引介層面有哪位議員想提問題？

吳國昌議員請發言。

**吳國昌：**多謝主席。

司長閣下、各位官員、各位同事：

在引介層面我想提兩個簡單的問題。第一，就是我們歡迎成功提出一個取代暨有《道路法典》一個全面性的法案，在引介裏面亦說明有四項草擬的原則，這樣，當然這些原則都是合理原則，但我想看看，當我們草議一份面向着將來全面地取代過去《道路法典》的一個道路交通法時，有無一些亦都是相當重要的原則體現在法案內？當中包括在交通運輸系統、交通運輸工具的環保監察原則，在四大原則方面似乎沒有這方面，因為我們如果爲了面向將來維持一個可持續發展的城市？似乎交通運輸，道路這方面的法律，最低限度我有個感覺應該爲將來進一步實施一些環境保護監察的原則或者各種鼓勵措施，將來制定各種法規法案建立一個更強的法律基礎，在此初步看內文似乎未見到體現這方面政策上的取向，但我希望司長解釋一下有無這方面的體現？

與此同時，面向將來的發展，我們都看到，正如現時世界上很多中型城市的發展經驗，集體運輸系統的道路使用權，以及人行路時的道路使用權是日益需要重視和伸張的，這是一種將來政府公權力交通運輸系統的一種政策的取向，在很多現代中型城市都這樣做，不知在法案裏面有無體現這種精神，抑或我們有存在另一些法律去處理交通政策上的總綱，這個法律是不需要處理交通政策的總綱是另一些，抑或如果都是在這裏的話，交通政策總綱都會在此體現的話，這個我們面向將來整個城市的交通政策的總綱的取向，又有無嘗試在法案體現？

最後一個問題是關於處理罰款的問題，這兒給我一個印象，部分比較嚴重的一些違法違規行爲應該加重處罰的，但一般

性那些輕微的違反行爲似乎是由輕微違反轉至行政處罰，我想知道普遍來說由輕微違反轉至行政處罰，處罰的程度上究竟比較是怎樣？加重了，減輕了，一樣，抑或怎樣？希望在引述上有一個初步的交代，假如是差不多的，無甚麼改變的話，輕微違反轉成行政處罰，但是，客觀效果可能對於當事人相差不遠時，我亦希望在引介層面提出一個初步的提問，這個提問是甚麼？不錯，我見到我們立法會每年審議財政預算實行結果時都會出現一筆數字，就是違反交通條例的罰款等等，收不到，積存多少？今年處理了百分之幾，明年處理百分之幾，怎樣解決不了，法案似乎提出一個方法希望能夠徹底處理到大量積存交通違例處理不到的個案，但我提出的問題是這樣的，政府現在是否有信心根據現在這法案，如果通過了的話，真是有信心處理到過去有積存但將來應該不會這麼容易積存，因爲我們車輛註冊，發牌等，換牌時要交一定罰款，如果有十足的信心的話，我只不過是提出一個疑問，爲何我們有需要設立一個三分之二鼓勵的預先交罰款，因爲在常理來說，如果一筆款項覺得自己很難徵收到的，徵收都要很長時間，廢時失時，有很多行政成本，因而你會設立一些制度鼓勵快些交了就收順些，如果說新的法案制度裏面將會有個更嚴謹、有效能夠一定收到罰款的機制的話，似乎未必有需要三分之二的罰款鼓勵來豁免，因爲罰款真的預計將來一個新制度下完全有效收取到，真的有效收到的，你三分之二的豁免罰款的意義在於甚麼？意義在於似乎是減輕了處罰程度，原本收 90 元，快些交就收 60 元，當然如果將來很難收到 90 元，這尚有意思，但如果將來這 90 元應該按理都應該合理時限收到的話，你收他 60 元，變相減輕了罰則，這個處罰的精神上我希望在引述的層面作出回應，多謝。

**主席：**陳司長：

我不知你們哪一位回應？請。

**行政法務司司長陳麗敏：**多謝主席。

亦多謝吳國昌議員提出的問題，又或者想知道多一點資料，首先關於環保方面，雖然今天不是細則性，但我都可以提一提，我們在法案裏面的第十五節，第七十二條及第七十三條裏面，即是這個是第三章第十五節，講環保的，有第七十二條及第七十三條裏面，包括土地及空氣的污染，以及噪音的污染，環保

方面的情況，法案有顧及環保這原則的問題，可能我剛才的引介不能詳細，但這個是有特別的關注，所以有一個特別的章節講及這問題。

另外吳議員講及交通總綱或其他，不好意思，吳議員提了其他很多問題，但我總括，這個是修定或者是一個重新的道路交通法，我剛才引介時都有說，是完全會取代現行的道路法典，所以如果法律通過，現在的道路法典不再適用，151 條裏面其實主要是詳細列了裏面包括哪些視為犯罪的情況或者哪些視為輕微違法的情況，其實這是個創新，就是原來現時的道路法典有一些罰則被視為輕微違反，要過法院訂定，但我們這個其實是一個新構思，亦引入一些新措施，就是我們認為不是太嚴重的個案，就由輕微違反轉變為行政違法，當然，將來會訂定一些定額的罰金，這個我想在此藉機會解釋，因為以往同類的案件，譬如我們或者強調這個輕微違反或者由輕微違反轉去行政違法行為，在我們法案的第六章第五節裏面，是一百零九條至一百一十條，裏面例如違例停車，違例泊車，行人違例行過馬路，或者駕駛時無攜帶駕駛執照，這些我們列入第一百零九條及第一百一十條裏面，這些法案建議視為行政違法，即是，現在的輕微違反將來視為行政違法，視為行政違法另外一個引入的措施，就是由以往的罰款，它是由幾多至幾多，即有一個 range，但我們這些行政違法，我們將會訂定罰金，是定額的，為何這樣？因為將來如果是行政違法，是無一個審判，即不像法院，現在有一個審判，他認為你嚴重與否，譬如罰款是由一千元至五千元，他可以定在一千至五千之間，但將來成為行政違法就不會，避免有這個拗撬，為何你罰我一千五百元或者二千元，現在不會，行政違法是訂定一個定額的罰款，這個亦可避免很多的拗撬，而且市民是知悉的，譬如他行車時如果真的違例泊車，或者他無帶車牌，被交通警捉到，他知道罰三百或者六百，即他知道這定額罰款，在這情況下可以簡化，亦都是在這執法的效率方面可以好些執行。

吳議員亦提到，為何三分之二，你是鼓勵他，接着你又定了這罰款，你又鼓勵他，你的效率方面你的執法是怎樣？其實這是需要一個過程，吳議員都提出，其實現行的道路法典，我們大家都知道，在法院亦有很多個案，因為現在罰款，你不交罰款我們不能做到其他事宜，只是要交到法院，法院定了這些情況後，如果他不交才可以追討，但將來不會是這樣，定額方面我們要有一個過程，由以往一個這樣的文化，我們承認現在的道路法

典在執法方面是有困難，很難具體落實，所以我們現在引入一些新措施，令到市民可以慢慢適應去遵守這個交通法例。

在罰款方面，除了罰款，剛才吳議員都提到，不單只是這樣，我們想有效率些，好似現在無了期，不知等到何時，你不罰款，很快就會顯現到，你明年在行車稅方面 check 到罰款未交，我不准你納行車稅，另外你想一些新的車輛以你名下去登記，你未交清罰款我不准你這樣做，所以這些是一系列鼓勵和措施，有效率更好地執行到這個法律，另外一方面，為何你這樣，譬如我罰了，我儘快鼓勵你交這個罰款，在很多方面，譬如你即刻做到這件事，可以避免，亦都可以避免很多其他的行政手續，這方面我們是鼓勵某一段時間你知道被罰，某一段時間你去交這罰款，這是一個鼓勵性，你交了後可以交少些，不然，你會有其他一些追究你的措施，如剛才所講，所以這個事實上是鼓勵性質，目的是使市民開始習慣要守法這個意識，你錯了被人罰款你要交，令到你下一次知道我不會，為甚麼？現在情況是，罰了我有甚麼所謂，追不到，將來不是，罰了你如果你快些去交的話，你尚可以交少些，這是一個鼓勵性質。

多謝主席。

**主席：**區錦新議員請發言。

**區錦新：**多謝主席。

司長：

我想在引介層面上提出一些問題，現在這個道路交通法將會取代道路法典，但現在我們在規管整個交通的運作上，是道路法典有道路法典規章，我想知道我們會否將來制定一個道路交通法規章配合進行，因為事實上道路法典跟道路法典規章是一對的配合法律，如果我們廢了一個重新做一份時，究竟道路法典規章相對來說適應上有無問題？我想知道政府未來會否制定道路交通法規章去配合？這個我想了解一下。

第二個問題，剛才提及到關於環保原則，事實上在引介也好，在法案的理由陳述也好，都提及到四點原則裏面都無提到環保原則，雖然我們看到在內文提到一些環保措施，而這些環保措

施只針對汽車的尾氣及噪音等，是一些措施，措施和原則我相信絕對分得到，為何要提出一個環保原則？至少未來我們會否透過一些措施去鼓勵一些比較用環保的車輛，在道路交通安全法裏面似乎是看不到的，這方面政府有無甚麼策略去進行？

另外，民間亦討論關於扣分制度，我們看到這個道路交通安全法引入了吊銷駕駛執照的制度，但不是一個扣分制度，究竟這個扣分制度民間有個討論，政府亦有提出過這方面的討論，究竟討論結果是怎樣？根本不會考慮採用扣分制度抑或我們將來透過某些立法去安排這扣分制度？我亦想知道政府在這方面的立場和取向。

最後一個問題，我們看到目前交通上發生過很多單重型車輛超速等危害性比較大，這方面似乎一直以警方都強調這方面對重型車輛有些嚴重性，作為道路交通安全法來說，我覺得是否應該在制定時可以考慮這方面的事宜，例如在安全帶方面，本來屬於道路法典規章的事宜，現在放於道路交通安全法裏面，相對來說比較重視，但在原來道路法典規章裏面有一個自記速度計這類嘢，即是說重型車輛有一個自記速度計能夠發揮作用時可以，因為當它超速時就能夠發揮作用，這方面為何在道路交通安全法卻無引入？我亦想知道究竟在政府方面怎樣看這些問題？

多謝。

**主席：**陳司長。

**行政法務司司長陳麗敏：**多謝曹主席。

或者我答了區錦新議員關於扣分制方面，我們都知道，因為在兩輪詳細和廣泛的諮詢，亦都是有不同的意見，亦有提到關於扣分，但是，得不到一個結論，就是大部分都支持扣分的做法，我們亦有參考其他的國家或地區在這方面的做法，但現時來說，我們無在這法案內建議扣分制度，我們不建議定這個策略，但是否等於將來完全不會有這個繼續研究或者提出這個措施，我們不是截然把門關掉，但今天我們提這個道路交通安全法是不會引入這個扣分制度，因為未得到一個廣泛共識，或者其他問題我想請朱主任或者工務局的代表回答，多謝主席。

**法律改革辦副主任朱琳琳：**關於區議員的問題，或者我答關於之後的，我們現在建議修改道路法典有關規定，但我們知道現行澳門現有的交通法例有很多，至少超過 38 項，區議員所提出的道路法典規章是其中一項最主要的內容，我們建議修定道路法典後同時亦建議制定一個行政法規，行政法規不會全面修定道路法典規章的所有內容，只是針對一些較急切性的，以及因為修定了這個道路交通安全法，需要進行修改一些配套設施，會在行政法規修定，至於道路法典規章一系列的內容及其他單行法規有關道路交通安全法一系列的法例，我們會全盤有系統有序地研究和修定，因為相信大家知道涉及的範圍其實是非常廣泛，它除了技術性強之外，針對不同的社會階層不同利益等等都需要較長的諮詢及研究，所以我們現在暫時建議政府日後有系統地逐步修定一系列的有關道路法例的規定。

至於有關環保的原則，我們知道在澳門現行法律有一個環保法，《環保綱要法》規範了澳門的環保的政策規定，我們道路法典第 72 條及第 73 條所訂定的規定，主要是針對車輛方面所涉及的環保方面的規定，所以如果大家看看，它主要是提到譬如排煙量、汽車的排氣量，漏出油或者污染物等，是涉及到汽車的，為何我們在此訂定這些規定？因為我們知道現行的交通法例其實在某方面訂定了準則，當然，有些我們仍繼續需要完善，譬如道路法典規章，檢驗及確定機動車輛各種規格的規章，譬如第 62/95/M 號法令有關控制和減少使用臭氧層的物質制定的措施，譬如第 78/GM/95 號批示等等，以及第 44/94/M 號法令等等，譬如確定無鉛汽油之特徵，訂定出條件等等，即是說我們道路交通安全法定了這些規定，主要是針對道路交通方面有關環保規定，以及為了配合現行已存在的某些單行法規的規定，至於整體的環保政策，其實我們有一個環保法。

**行政法務司司長陳麗敏：**主席：

不好意思，或者我補充少少，我們在法案第 147 條有列明補充法例，“道路法典的補充法例中不抵觸本法律的規定，繼續生效，直至其被替代為止”，因為我們不可以一次過做晒，所以逐步逐步，如果它們未被替代的話，是繼續生效的，或者稍後請工務局的同事作答。

**土地工務運輸局運輸廳代廳長張潤民：**主席、各位議員：

有關重型車輛自計速的問題，由於現階段這法例修定工作主要針對道路法典，而這重型車輛自計速的裝置使用及控制的規格及條件將會由相關部門進行技術研究及諮詢業界意見，然後再行草議具體方案，呈報有關方面審批，多謝。

**主席：**高天賜議員請發言。

**高天賜：**多謝主席。

司長閣下、各位官員：

道路交通法事實上是一個非常重要，所以今天才見到咁多跨部門的政府官員列席，因為亦都是涉及民生的，是很關鍵的，事實上，法例怎麼完善也好，將來都未必解決到所有的問題，因為有些是結構性，例如入口車輛方面增加，如何解決？今天我們討論這個問題之中很多時法案做出來，到執行時關鍵的部門，例如最關鍵其中一個最關鍵部門執行落實道路交通法方面，我想了解這樣嘢，究竟這個法案現在來到這兒，對他們執行的程度方面有無遇到困難？以及現在入來立法會裏面，對於他們將來去快速執行及有能力，因為現時我們見到很多時是無能力，我想知道治安警察局交通科裏面他們對於將來執行這個法案是否滿意？這是第一個問題。

第二個問題，有關公司分別，意思就是政府的官員，例如交通警，去抄咪標，因為咪標是私人公司，這兒將來如何規範？本人覺得應該清楚規範這件事，包括一些押款，政府又是治安警察局裏面在道路使用時有優先權，這亦屬於這法案裏面，這個會否規範？

第三個問題就是有關道路安全，公民意識方面很多有賴年輕人在學校裏面所學的，究竟我們政府方面有無監督這些學校？質素方面，如何教導他們？使他們將來真的符合現時澳門咁細地方咁多車輛，他們有足夠技術和知識，其中有一點，我收到很多人的意見，就是取消了“推車仔”，我記得“推車仔”方面誰先行，很考你的知識的，現在取消了，就發現一樣嘢，很多人由於現在跟國內密切的關係，他們行右邊，我們行左邊，變了現在市面鬥搶位，車頭出來便先行，而另外一個最關鍵，因為道路安全涉及電單車，現在電單車左穿右插，究竟他們是否知道左

手邊不可以爭先的，右手面才可爭先的，這概念已沒有了，對於這個整體的道路交通法將來會否做番一個整體的規律給我們澳門人人都遵守法例？多謝司長。

**主席：**陳司長請發言。

**行政法務司司長陳麗敏：**多謝主席。

道路交通法，人人都有責，這不僅是政府，所有市民都要，我剛才的引介亦有講到，就是這段時間我們醞釀包括諮詢期間或者草議這法案的期間，是有所有，高天賜議員你提了，很少今天我們引介法案有這麼多同事列席，是不同部門的，包括治安警、工務局、我們民署，這個亦是我們執法人員的一個學習過程，在討論這法律的過程，剛才我在引介是刻意提出來，為何我們要徵詢他們的意見？因為這些部門的人員，因為他們多年來，譬如執行現行的道路法典，實際上他們很具體說了道路法典裏面的問題，他們執行時的問題，具體解決的方法，他們認為可以怎樣，這是一個主要部分，即是說，是由起草、諮詢或者研究的過程中，或者檢討的過程中，這些執法的部門都要直接參與，今天來到立法會正式進入法律的審議過程，都是有部門的代表直接參與，這個其實這幾年我們在法改工作上感覺到這個是最有效最好的方法，包括高天賜問，究竟治安警開不開心？其實很多問題是他們提出來的，很多解決方法都是他們提出來的，之後我們配合諮詢的意見，配合其他地區國家道路的情況，國際公約對我們的要求，所有這些其實是很多人參與，參與的過程如果法律通過了後，我在我的引介尾部分都有說，我們會大事宣傳，不僅給市民，首先是我們部門執法部門或者執法人員，是要完全知道這個法律的精神，法律裏面所訂定的事，接着我們會大事令到所有市民都要明白道路交通法，我今天的引介如果各位有留意，我都刻意寫上有甚麼新的引入，這個亦是教育的一個過程，希望大家了解到我們的新法案究竟我們的建議是甚麼，當然將來法律通過了可能會有些不同，可能會有些修改，但這過程我們想高透明度些及多些宣傳，之後我們會全民宣傳，學校肯定包括在內，因為學生他們這個作用非常好，包括將來亦會做很多交通 **complain**，務求我們引入一個新法律，我們希望帶動在遵守道路交通法的質素提升，全民去提升，認法、知法和守法，這個肯定，當然，大家可以有很多很好的意見提出，我們以後都會不斷在這方面工作努力，多謝主席。

**主席：**我想請問各位議員在這個法案引介的層面上尚有哪一位議員想發表意見？若果沒有，這個議程到此為止，我知道陳司長你們有些官員可能要離場，有些官員會進場，我想我們的議員在座位稍候，請你們稍為迅速一些。

（政府官員進離場）

**主席：**各位議員：

我們現在會繼續我們的會議，我們會進入今天議程第二項，我們議程第二項是一般性討論及表決《違法青少年教育監管制度》法案，經過幾日前大會的引介，我想大家對這法案有所了解，應該做了家課的，因此我們現在進入一般性的討論，我想請問各位議員這個法案一般性層面有哪位議員想發表意見或者想提問題？副主席請發言。

**劉焯華：**主席、陳司長：

在上次十六號引介時，今天十九號，我記得在引介時我提出了要求一些資料，要求我們在一般性討論和表決時能提供有關資料，事實上是非常迅速，昨天下午資料已交來，今天早上已送交議員，我們翻譯了這些資料，對審議這法案我覺得都有一些意義，我為何要求三年的資料，因為其實在這三年內青少年特別是十六歲以下青少年的犯罪情況的變化，看得到 2003 年涉案人數從 193 人至 304 人，當然中數方面不會有甚麼明顯變化，但犯案人數是比較多，我覺得這個數字來講當然反映了上升，但我看也未必能夠完全反映實際，因為青少年犯案會隨着一個環境變化，在種類方面，或者是犯甚麼案是會有一個變化，所以在數字未必能夠反映得到，譬如青少年一些犯罪行為一段時間比較多的是燒電單車，很可能出於青少年有一種官能上的視僻或者受人唆擺，或者亦涉及到少少金錢的利益，或者青少年在街頭打鬥，是基於他的逞強，或者怎樣，現在隨着世界上的毒品泛濫和禍害情況，亦看得到澳門現在青少年濫藥情況和犯毒情況是相當嚴重的，曾經有一個案件，在拱北兩個穿著校服的學生運毒被海關抓獲，當然我們看得到每日進出海關的人數有多少，不可能每人都搜身，是有線報下我們才可查得到，到底這個冰山一角下的冰山有多大，確實我們都看不到，無論如何，資料提供的數字是嚴重了，這兒一個問題。

但資料亦提供有一個數字，我們說在原來一個這樣的未成年人的司法管轄的制度上，即通過收容或者感化措施，重返的比率並不高，看得到原本的措施基本上能夠奏效，正如來說，在理由陳述中講到的，現在我們維持這個措施並有所加強，所以這個在一般性審議這個法案時，我們現在這個對於未成年人的教育和監管的制度，在理論上我是認同的，支持這法案的理念方面，同時對於這個教育和監管措施，從原來的五個增加至八個，由於增加至八個來說怎樣能使到措施相對於不同違反程度能夠起到阻嚇作用，或者教育的矯正功能能夠奏效，我相信在措施上我亦覺得較過去進步，所以一般性來講我對於這法案是認同的。

但我們審議這法案時要注意一件事，法案開宗明義或者第一條已有一個適用範圍，其實適用範圍指明是十二至十六歲，即是說這法案是適用於十二至十六歲，十六歲或以上適用於《刑法典》，換言之，我們的刑事歸責年齡在這一線上，我們維持着現在的刑事歸責年齡，記得三年前我們立法會曾經辯論過這問題，當時陳司長是在座的，我記得該次跟陳司長傾，陳司長想聽聽議員的意見，看看議員的取態怎樣，如果從當時的辯論情況和現在法案所採取的適用範圍，即是說刑事歸責年齡基本可以說跟我們當時評論來講比較貼近，但最近兩天我在報章看到，報章說會在年底關於刑事歸責問題會揭盅，這裏我有個疑惑，既然這個法案在政府提案刑事歸責年齡已是到十六歲，下一回在年底時會否有第二個結果，我相信沒甚麼可能，否則如果要揭盅的話，大就是大，如果十六歲，到年底刑事歸責年齡無理由開個細，所以這事宜或者看陳司長來說解釋一下，當然我們如果這個法案一般性原則問題，而這個適用範圍是很原則的一件事，我們一按掣通過了已確認了十六歲，你說到年底出了檢討，確實是頗引人疑惑的一件事情。

但我覺得轉回頭去說，從最近三年我們有一個說話，預防勝於治療，當然這個法案對於來說，違反後經過感化管教，他能夠矯正原來的行為，現在法案是這樣，但對於現在出現青少年違反的情形嚴重情況下，我看現在社會上尚有一部分人覺得，我上一次都說過，我們不是贊成亂勢用重刑，即是說，一個刑事政策上有個調整的考慮，或者對這問題的探討，最近議員在討論這些事宜都會引用我們國家領導人或者名人的句語，我引用一句，“實踐是表現真理為標準”，即是說，確實講，三年，三年之後我們是否可以看看澳門現實情況是怎樣？青少年違反情況在

我們這法案實施後將來的效果，無論是，即是說，犯了後的表證情況是未能夠，由於我們的法案實施來說，這個效果更好，或者效果無咁好，或者對於未曾犯的而由於社會環境的變化等等來說，青少年違反情況日趨嚴重，我們在刑事問題上，青少年違反問題上有無一個檢討必要，我覺得來講都應該，因為社會上來說是很關切的問題，在若干年後是否可以有一個檢討？

尚有一點，我覺得在這法律生效之後來說，確實需要我們的專業跟得上，譬如警方，你現在警方對青少年的警戒方式是否得當？我不太清楚這事宜，但我總覺得我在電視裏面我們往往看到政府的一些宣傳或者是諮詢奉告等等節目，對於受眾並不是這般適切，適切的意思是無論在語言、形式等方面能夠使到受眾容易接受容易感受，我覺得似乎我們的宣傳和教育是硬崩崩的，即比較機械，我都記得來講，曾經有一次跟特首談話時他都認為香港有些方法可以給我們借鑑，特別來說，一些遊戲性節目，通過遊戲如“百法百中”宣傳法律，曾經都提過一樣事宜，即是說，我們在教育上無論在形式和內容，如何能夠使他們接受得到，市民總感覺到警方的嘢定是硬崩崩的，當然訓誡是硬的，但是硬的嘢未必受落，會有這種情況，所以這是個專業，特別是青少年的心理上來講，怎樣去有一個研究？才能起到效果。

再者，法官，因為昨天我們剛剛開始司法年度，在初級法院做刑事案的法官六個，真是已經是做到，現在案件太多，量大很難專，特別對於青少年犯罪來說這是一個較專業的事，其實《基本法》和《司法組織綱要法》已經預計了我們一定要專業，萬事俱備欠東風，即是盡快解決司法人才，在這個問題上應該設一個兒童法庭專門去審理這些案件，因為六個法官由於他們對青少年的感受不同，尺度會不同，能夠比較集中在一個兒童法庭去審理會準確些，效果更為好些，多謝。

**主席：**陳司長：

我不知你有無回應？請發言。

**行政法務司司長陳麗敏：**我想澄清一件事，因為剛才劉焯華副主席都有說，我們十六號引介當日，其實我本人包括張局長都有講歸責年齡工作，我們現正做緊一個，不僅是澳門的機構，我們亦有跟香港有關教育機構作一個更全面更深入關於歸責

年齡問題，我們說明年研究報告會出台，我說明年，張局長說明年年底，報章寫了年尾，可能人們誤會是今年年尾，肯定這做不到，因為這是下一步工作，其實亦作了相當的研究，我們在研究今天違法青少年的法案時都有對歸責年齡作出一些研究，不過未曾全面到研究現在是買大或買小，正如劉焯華副主席說，其實現在我都不知買大或買小，我都未知，未曾下定論，社會未曾有一個很廣泛的共識，應該減或者加，或者應該保持，所以這事情肯定不會在今年年底前提出一個關於歸責年齡修改方面的法案，縱使如此，我們研究這法案時都有充分想過這問題，我們在法案第一條清楚說了範圍是十二至十六歲，如果十六歲以上犯案，完完全全按照現在的刑法典，當天我記得有議員問過譬如十六至十八歲，十八歲以下青少年犯罪在現行刑法典第六十六條都有講，即有些特別的情況，但不等於譬如這法案通過了，通過後執行，亦都在執行當中成為我們在歸責年齡這個研究裏面一個重要部分，讓我們重新考量究竟應該怎樣做？所以這個法案的執行都有直接和正面的影響，讓我們將來決定是否將歸責年齡問題修定？

好了，如果真的將來大家都達到共識，認為歸責年齡應該要修改，我大聲點說，如果，因為在不知道在這情況下我們會將現在這個違法青少年的範圍有修定，因為要跟其他法律有配合，即好像現在跟刑法典的配合，十六歲如果將來有甚麼修定我們會有配合修定，這個大家亦可放心，這個亦有充分的時間和考量對適當的情況可以做到，當做這法律時我們都有考量這個問題。

多謝主席。

**主席：**我想請問各位議員一般性就這法案尚有哪位議員想發表意見？如果沒有，我們現在表決，請各位議員就一般性作出表決。

(表決進行中)

**主席：**楊議員無法按掣表決，我想這樣，如果你贊成的話請舉手。

(表決進行中)



**主席：**表決完畢，請秘書處在統計票數時加上楊議員的一票，這法律一般性通過了。

我在此代表立法會多謝陳司長和各位官員的蒞臨。

現在宣佈散會。

**翻譯：**翻譯辦公室

**文牘：**紀錄及編輯辦公室